CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 111 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 2 octobre 2018

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 2 octobre 2018

● (0850)

[*Traduction*]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités poursuit son étude de la stratégie canadienne sur les transports et la logistique. Nous accueillons aujourd'hui M. David Chaundy, président-directeur général par intérim du Conseil économique des provinces de l'Atlantique; et M. Rajesh Sharma, conseiller stratégique et ancien directeur général de Tata Steel. Je vous souhaite la bienvenue.

Monsieur Chaundy, voulez-vous commencer, s'il vous plaît? Vous disposez de cinq minutes

M. David Chaundy (président-directeur général par intérim, Conseil économique des provinces de l'Atlantique): Madame la présidente, je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant le Comité ce matin et d'utiliser la technologie qui me permet de le faire par vidéoconférence à partir d'Halifax.

Je vais donner un aperçu du Conseil économique des provinces de l'Atlantique. Il s'agit d'un organisme indépendant de recherche sur les politiques économiques dont le mandat est de favoriser le progrès économique au Canada atlantique. Il le fait en fournissant des renseignements économiques et d'affaires qui aident des organisations à élaborer leurs propres plans d'affaires et à trouver de nouveaux débouchés. De plus, nous produisons des analyses et des idées sur les politiques économiques concernant l'Atlantique.

Le Conseil économique des provinces de l'Atlantique est un organisme caritatif non gouvernemental composé de membres. Les revenus proviennent principalement des frais d'adhésion, de recherches financées, d'activités et de commandites. Les membres du Conseil sont notamment de petites et de grandes entreprises, des syndicats, des établissements d'enseignement, des municipalités et des organismes gouvernementaux.

La semaine dernière, nous avons tenu notre 64^{e} réunion annuelle, au Nouveau-Brunswick.

Je vais maintenant passer à mes observations de fond. Le commerce revêt une importance vitale pour les quatre provinces de l'Atlantique. En 2014, le commerce interprovincial — tant les exportations que les importations — représentait 65 milliards de dollars. Des données plus récentes existent, mais rien n'a changé essentiellement. Ce type de commerce équivaut à presque 60 % de la production économique régionale ou du PIB du Canada atlantique, ce qui est beaucoup plus élevé que la proportion de 40 % à l'échelle nationale.

Le commerce international, dans lequel les États-Unis constituent notre principal partenaire, représentait plus de 80 milliards de dollars en 2014. Cela équivaut à presque 75 % du PIB régional ce qui est, encore une fois, plus élevé que la proportion à l'échelle nationale.

Par conséquent, les moyens de transport, qu'il s'agisse des transports maritime, ferroviaire, routier ou aérien, sont essentiels pour l'activité économique actuelle de la région et sa prospérité future.

En 2006, notre conseil a publié un rapport intitulé *Transformation de l'économie mondiale: Enjeux et possibilités pour le transport au Canada atlantique*. Dans le cadre de cette étude, nous avons énuméré plusieurs éléments importants du réseau de transport au Canada atlantique. Il y a entre autres deux corridors de transport par camion, l'un qui relie le Canada atlantique et le Nord-Est des États-Unis, et l'autre qui relie la région de l'Atlantique et le Centre du Canada en passant par le Québec; un corridor ferroviaire exploité par le CN, qui relie le port d'Halifax ainsi que le reste de la région de l'Atlantique aux marchés du Centre du Canada et du Midwest américain; une voie d'accès maritime pour le trafic de conteneurs par le port d'Halifax; et plusieurs infrastructures maritimes et portuaires spécialisées pour le transport national et international de pétrole brut et de produits pétroliers raffinés.

Bien sûr, la région compte de nombreux autres ports, aéroports, routes et chemins de fer d'intérêt local dans la région.

Les chiffres associés à notre analyse ont peut-être changé au cours des 10 dernières années, mais je ne crois pas que la structure de transports de base ait beaucoup changé, bien que le nombre limité de données nous empêche de mettre à jour une partie de cette analyse.

En outre, notre rapport a aussi signalé certains des problèmes importants de transport auxquels le Canada atlantique fait face. On peut observer bon nombre d'entre eux encore aujourd'hui.

Premièrement, une faible densité crée une dépendance indue à l'égard de quelques transporteurs — parfois un seul transporteur —, comme le service ferroviaire intermodal, tandis que les transporteurs peuvent dépendre fortement d'un ou de deux principaux utilisateurs. Le mouvement mal équilibré, comme un volume des exportations vers les États-Unis supérieur au volume des importations destinées à la région de l'Atlantique, ou un volume des importations en provenance de l'Ontario supérieur au volume des exportations vers l'Ontario, peut nuire à la capacité des transporteurs de fournir des services rentables.

Deuxièmement, des entreprises de la région de l'Atlantique signalent des problèmes à la frontière américaine pour la circulation des marchandises et des personnes. La semaine dernière, nous avons publié un rapport pour aider les entreprises de la région de l'Atlantique à gérer l'incertitude qui règne dans les relations commerciales avec les États-Unis. Bien que le nouvel accord entre les États-Unis, le Mexique et le Canada annoncé constitue une étape encourageante, on ne sait pas encore s'il permettra de régler toutes ces questions pratiques.

Troisièmement, on continue de signaler que les différences entre les provinces sur le plan de la réglementation, comme en ce qui concerne le poids et les dimensions des véhicules, nuisent à l'efficacité opérationnelle des entreprises de camionnage.

Quatrièmement, la capacité de l'infrastructure est parfois une contrainte, comme un tronçon de la route 185 au Québec, près de la frontière du Nouveau-Brunswick, qui n'est pas à double voie. Cela peut aussi avoir des incidences sur le régime réglementaire, de sorte que les ensembles routiers longs qui peuvent circuler au Nouveau-Brunswick et dans d'autres régions du Québec ne sont pas autorisés à circuler sur cette route, ce qui nuit à l'efficacité du transport.

En terminant, je veux dire que le commerce et le transport qui y est lié sont essentiels pour l'économie du Canada atlantique. Cela comprend notamment les liens de transports vers les États-Unis, les transports routiers et ferroviaires vers le Centre du Canada et les accès maritime et aérien aux marchés internationaux. La capacité, les cadres réglementaires et la densité sont tous des aspects importants du réseau de transport du Canada atlantique.

Je serai ravi de répondre à toutes vos questions.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Chaundy.

C'est maintenant au tour de M. Sharma.

Bienvenue.

M. Rajesh Sharma (conseiller stratégique, ancien directeur général, Tata Steel): Merci beaucoup.

Je représente Tata Steel Minerals Canada. Il s'agit d'une société minière située dans la partie nord du Canada qui mène des activités dans des coins subarctiques reculés. Elle a des gisements de minerai de fer qui sont situés de part et d'autre de la frontière entre Terre-Neuve-et-Labrador et le Québec. Nous avons beaucoup investi dans la société — plus de 1,5 milliard de dollars. Tata Steel Minerals Canada est la seule nouvelle société minière survivante qui a commencé à mener des activités d'extraction du minerai de fer au cours de la période faste du début des années 2000.

Nous faisons face à des difficultés et à des défis importants, et je suis très heureux de comparaître devant votre comité, car l'exploitation minière et la logistique sont étroitement liées.

J'aimerais attirer votre attention sur l'accès aux marchés étrangers. Comme vous le savez, le minerai de fer est un produit que le Canada exporte à 100 %. Le port pose problème. Le gouvernement fédéral a mis en place un terminal multiusager en eau profonde dans le cadre d'un partenariat public-privé. Les difficultés auxquelles nous faisons face à l'heure actuelle concernent l'accès au port et les installations de manutention de matériel connexes.

Il en résulte qu'aujourd'hui, l'utilisation de la capacité du port — qui est à la fine pointe de la technologie — est de 10 à 15 %. Pour une capacité de 50 millions de tonnes, en 2018 — la première année —, il sera utilisé pour de cinq à sept millions de tonnes. Comme je l'ai dit, les facteurs limitatifs sont les installations connexes pour les activités de déchargement et de stockage, et ensuite l'accès au port.

C'est à Sept-Îles, à proximité de la baie de Sept-Îles, à Pointe-Noire. Le gouvernement du Québec a acquis les actifs pour avoir, au moins, un concept multiusager. Toutefois, des investissements et des fonds supplémentaires sont nécessaires. Il s'agit d'établir une plateforme pour les exportations.

Pour vous donner une idée... À sept millions de tonnes, il s'agit d'exportations d'environ un demi-milliard de dollars. Au cours des trois à quatre prochaines années, on pourrait passer de 7 à entre 20 et 25 millions de tonnes.

Tata Steel Minerals Canada est un joueur. Alderon en est un autre, et il y a Tacora et plusieurs autres joueurs, ce qui donne d'énormes possibilités sur le plan des exportations. Il y a des projets et des investissements dans les territoires du Nord. Cela nous permet d'offrir beaucoup de possibilités d'emplois. Sur notre site, nous employons toujours entre environ 100 et 150 membres des Premières Nations.

Du point de vue de la viabilité et de la concurrence, le Canada peut accroître ses exportations de minerai de fer seulement si la logistique est à la fine pointe et concurrentielle sur le plan de coûts.

Je veux seulement vous donner une idée du marché et d'un autre aspect qui est très important et à l'égard duquel votre comité peut jouer un rôle. Le marché du minerai de fer a chuté: il se situe maintenant à entre 60 et 70 $ la tonne, après avoir atteint un sommet de 170 $ la tonne en 2011. Le Canada a des gisements de minerai de fer de grande qualité, mais ils se trouvent dans des régions éloignées et ont une structure de coûts élevés. Nous rivalisons avec l'Australie et le Brésil, qui ont une structure de coûts faibles. Malgré cela, ce qui est à notre avantage, c'est que nous avons des minerais de bonne qualité contenant peu d'impuretés. Cependant, nous ne pourrons soutenir la concurrence que si nous sommes capables de fournir une logistique efficace et concurrentielle sur le plan des coûts et un point de passage pour l'exportation du minerai.

Je crois que c'est un aspect très important.

Pour vous donner une idée du marché, je vous dirais que le commerce du minerai de fer transporté par navire totalise environ 1,4 milliard de tonnes, et la part du Canada se situe à environ 50 millions de tonnes. Les principaux joueurs sont l'Australie et le Brésil. Par conséquent, il y a un énorme marché.

● (0855)

Il y a ensuite la fosse du Labrador, qui chevauche la frontière entre le Québec et le Labrador. On y trouve plus de 80 milliards de tonnes de ressources. Elle ne manque pas de gisements. C'est sur le plan de la capacité d'en extraire le minerai de façon rentable et efficace.

Le bon côté, c'est le très grand nombre d'emplois offerts, les investissements très importants et le développement durable, ce qui inclut la collaboration avec les collectivités des Premières Nations.

J'exhorte le Comité à envisager de soutenir les démarches du gouvernement du Québec pour le développement des installations multi-usager de manutention de matériel visant à favoriser l'accès au nouveau terminal en eau profonde du gouvernement fédéral.

Merci beaucoup.

● (0900)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Sharma.

Les membres du Comité poseront maintenant des questions.

Monsieur Jeneroux.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, madame la présidente. Je vous remercie tous les deux de comparaître devant nous aujourd'hui.

Nous avons passé la dernière semaine à voyager au pays. Nous sommes allés tout d'abord dans la région de Niagara, où nous avons visité quelques ports et vu les possibilités là-bas. Nous nous sommes ensuite rendus à Vancouver, puis à Seattle, pour y visiter d'autres ports également.

Un sujet est revenu sans cesse durant notre voyage, et il s'agit des répercussions — positives ou négatives — de certaines mesures législatives qui ont été présentées récemment. À Vancouver, on nous a beaucoup parlé des répercussions du projet de loi C-69 et de ce qu'il signifie pour un certain nombre de... qu'il s'agisse d'entreprises d'import-export ou d'autorités aéroportuaires.

J'espère que vous interviendrez tous les deux. Monsieur Chaundy, le projet de loi C-69 aurait-il des répercussions sur votre organisme?

M. David Chaundy: À l'heure actuelle, nous n'avons pas de renseignements précis sur les répercussions du projet de loi en question. Aucune entreprise en particulier ne nous en a parlé directement. Habituellement, nos recherches sont ponctuelles. Nous creusons ces questions lorsque nous menons des travaux sur le commerce et le transport.

Nous n'avons pas mené d'études sur le transport ou sur le projet de loi récemment. Je ne dis pas qu'il ne préoccupe pas du tout nos utilisateurs de réseaux de transports, nos autorités ou nos expéditeurs, mais je n'ai pas de points de vue précis sur ce projet de loi à ce moment-ci.

M. Rajesh Sharma: Dans nos échanges, nous n'avons pas discuté des répercussions du projet de loi.

M. Matt Jeneroux: Monsieur Chaundy, sur votre site Web, vous avez publié il y a quelques jours à peine le document intitulé *Pour bien gérer les incertitudes entourant les relations commerciales avec les États-Unis - Guide pratique pour les entreprises du Canada Atlantique*. Vous parlez entre autres des conseils que vous donnez sur les questions liées aux tarifs et les questions non liées aux tarifs. Je sais que bon nombre d'entre nous sont en train d'examiner l'AEUMC en détail.

Est-ce que certains de vos intervenants vous ont parlé des répercussions sur les tarifs?

M. David Chaundy: Pas encore. C'est surtout mon collègue qui s'est occupé de l'analyse et qui a fait les entrevues à ce sujet pour que je puisse me préparer à la séance d'aujourd'hui. Notre sentiment général correspondrait à ce que d'autres utilisateurs vous ont probablement dit. L'incertitude quant à la conclusion d'un accord est un aspect important qui a une influence sur les décisions d'affaires. La conclusion d'un accord est déterminante. À cet égard, il s'agit d'un pas dans la bonne direction.

Comme nous l'avons souligné dans notre analyse, si nous n'avions pas conclu d'accord et que les États-Unis s'étaient retirés de l'ALENA, il y aurait pu y avoir des conséquences sur le plan des tarifs. La conclusion d'un accord devrait minimiser les risques sur ce plan. Comme on l'a déjà mentionné, certains des tarifs et des problèmes commerciaux actuels sur le bois d'oeuvre, l'acier et l'aluminium n'ont pas été réglés.

Concernant les risques possibles dont nous tenions compte, nos membres et les entreprises de la région seront ravis qu'on n'impose pas d'autres tarifs. C'est seulement que nous n'avons pas eu le temps d'examiner en profondeur le reste du contenu de l'accord pour déterminer si d'autres problèmes majeurs pourraient être inquiétants pour les producteurs du Canada atlantique en particulier.

M. Matt Jeneroux: Peut-on dire alors que l'incertitude liée à la crainte qu'aucun accord ne soit conclu a été dissipée, mais que parce que les tarifs s'appliquent toujours, l'incertitude règne encore chez vos intervenants?

M. David Chaundy: Oui. Je crois que la situation est toujours préoccupante pour ceux qui sont touchés par les tarifs sur l'acier et l'aluminium, donc n'importe laquelle de nos entreprises de fabrication de métaux qui peuvent encore faire face à une hausse des coûts. Des questions liées à l'accès concernant le bois d'oeuvre sont toujours une source de préoccupation.

Dans les cas où il y a [*Difficultés techniques*] et ce n'est pas réglé dans le cadre de l'accord, ce serait effectivement toujours une source de préoccupation. Encore une fois, il est à espérer que la conclusion de cet accord élimine le risque que de nouveaux tarifs soient imposés. Étant donné que les États-Unis n'ont pas éliminé les tarifs sur l'acier et l'aluminium canadiens, on peut se demander si c'est bel et bien réglé.

● (0905)

M. Matt Jeneroux: Je vais maintenant changer de sujet. Puisque 700 000 camions par année passent par environ 16 postes frontaliers entre le Maine et le Nouveau-Brunswick, s'inquiète-t-on de plus en plus de la démarche adoptée par les États-Unis concernant la politique de tolérance zéro en ce qui a trait à la marijuana pour les chauffeurs qui traversent la frontière?

M. David Chaundy: C'est un point que nous avons soulevé dans notre guide. Nous avons signalé que cela pourrait être un problème. Je ne crois pas que l'accord commercial contienne quoi que ce soit à ce sujet. Nous avons signalé que cela pourrait poser problème compte tenu de leurs politiques. Je crois que nous devons attendre pour voir comment les choses se passeront exactement et, encore une fois, pour voir si des discussions entre les responsables canadiens et américains pourront permettre de déterminer comment les choses fonctionneront.

Oui, nous avons signalé que c'était un problème. Le milieu des affaires ne nous a pas encore parlé de son expérience sur des cas précis à cet égard.

M. Matt Jeneroux: Il ne reste que quelques jours avant le 17 octobre, date à laquelle la marijuana deviendra légale. J'aimerais savoir quelque chose. Le ministre ou tout autre membre du gouvernement a-t-il parlé des répercussions possibles?

M. David Chaundy: Non.

M. Matt Jeneroux: D'accord. Merci.

La présidente: Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de M. Rogers.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Bonjour, monsieur Chaundy et monsieur Sharma. Étant donné que je viens du Canada atlantique et que je vis sur une île, j'ai manifestement entendu, à de nombreuses reprises, les gens d'affaires parler des difficultés liées à l'accès aux marchés.

Monsieur Chaundy, j'aimerais d'abord entendre vos commentaires. J'ai rapidement examiné votre rapport sur les enjeux liés à la réglementation au Canada atlantique. En lisant le rapport, j'ai constaté que l'un des défis que vous avez explicitement cernés consistait à convaincre les provinces de collaborer pour mettre sur pied un type de régime de réglementation qui serait efficace, qui améliorerait le commerce interprovincial et qui apporterait d'autres améliorations au commerce. Dans votre rapport, vous parlez de la nécessité de conclure un accord de coopération et de réglementation dans la région atlantique. Quels sont les plus gros obstacles ou défis à la mise en oeuvre de votre proposition?

M. David Chaundy: Encore une fois, je crois qu'il y a probablement plusieurs défis. L'un de ces défis, c'est que ces problèmes ont été cernés depuis de nombreuses années. Lorsque nous avons mené les recherches préliminaires et que nous avons parlé aux gens d'affaires — nous avons publié notre rapport initial dans lequel nous décrivions les obstacles en 2016 —, un grand nombre d'entre eux ont mentionné que dans certains cas précis, de gros obstacles nuisaient à leurs marchés. Dans de nombreux cas, ils ont tout simplement tenté de s'y habituer.

Même si c'est un défi pour ces entreprises et que cela les empêche peut-être d'avoir une stratégie à l'échelle de la région atlantique, et que cela nuit au déplacement efficace de leurs véhicules d'une province à l'autre et à leur capacité de déployer du personnel et de l'équipement, elles ont habituellement dû apprendre à vivre avec cette situation. Je pense que d'une certaine façon, les gens d'affaires reconnaissent qu'il s'agit d'un problème, mais ce n'est pas leur préoccupation la plus urgente. En effet, comparativement aux questions liées à la réglementation, les enjeux liés à l'ALENA, au taux de change, aux pénuries de main-d'oeuvre et à d'autres éléments sont des préoccupations plus importantes pour eux.

L'autre défi sur le plan pratique, c'est l'engagement des quatre provinces à collaborer pour résoudre ces enjeux. Nous avons observé des progrès lorsque les quatre premiers ministres provinciaux ont pris l'engagement, en 2015-2016, de créer un nouveau bureau pour travailler sur ces enjeux. Ils ont fait des progrès à cet égard. Ce qui nous préoccupe, c'est qu'il est facile de dire qu'une chose sera faite, mais qu'il est très difficile de la concrétiser.

L'un des problèmes, c'est qu'il y a un très grand nombre d'enjeux liés à la réglementation. Même dans le secteur des transports, lorsque nous parlons aux entreprises, nous constatons qu'il y a des problèmes liés au poids et aux dimensions des véhicules. Il y a des permis pour charges excessives ou surdimensionnées et différents niveaux de taxes sur le carburant. Plusieurs problèmes ont été cernés dans le secteur des transports. C'est donc une énorme tâche de commencer à travailler sur ces problèmes ainsi que sur les normes du travail et les questions liées à la santé et à la sécurité. C'est en partie la raison pour laquelle, dans notre proposition, nous avons essentiellement recommandé une approche fondée sur une « liste négative ». Nous veillerons à ce que les entreprises puissent mener leurs activités de façon uniforme d'une région à l'autre et ensuite nous ferons des exceptions dans les régions où nous ne pouvons pas encore apporter ces rajustements.

Je crois que l'un des plus gros défis est lié à l'ampleur de la tâche et à la volonté des dirigeants politiques d'apporter ces rajustements et de commencer à collaborer dans la région de façon concrète, plutôt que de maintenir leurs propres politiques et règlements provinciaux.

● (0910)

M. Churence Rogers: Monsieur Sharma, je comprends les défis auxquels vous faites face dans la région du Labrador lorsqu'il s'agit d'envoyer les produits sur le marché et d'obtenir le rendement le plus élevé possible, afin de tenter de percer sur certains des marchés les mieux cotés et les plus exigeants du monde tout en gardant le prix des produits à un niveau approprié.

Quels sont certains des défis liés au transport auxquels fait face votre entreprise? Quels résultats aimeriez-vous voir à la fin de l'examen visant la modernisation des ports?

M. Rajesh Sharma: Étant donné l'emplacement de notre entreprise, 100 % de ses activités sont liées à l'exportation. Nous avons deux points de départ. L'un d'entre eux est le transport intérieur, c'est-à-dire le transport ferroviaire.

Notre mine est située dans le Nord, dans les régions de Schefferville et de Menihek, au Québec et au Labrador. Le minerai de fer doit voyager plus de 600 kilomètres avant d'arriver au port.

Cela concerne en partie la logistique en matière de transport ferroviaire. En effet, des parties du chemin de fer ont besoin d'améliorations et d'une mise à niveau. Comme vous le savez, Schefferville est accessible par transport aérien et ferroviaire. Il y a des collectivités et des entreprises là-bas, ainsi que des possibilités de croissance. Le chemin de fer qui a besoin d'améliorations et d'une mise à niveau représente donc l'un des volets de cet enjeu.

Tout d'abord, sur le plan économique, cela pourrait ne pas fonctionner. En effet, les sociétés minières pourraient ne pas être en mesure d'investir les sommes nécessaires pour que ce soit assez solide pour soutenir leur propre consommation, la consommation du public et les possibilités de croissance potentielles.

Le deuxième volet concerne le port. Lorsque nous parlons de marchandises en vrac comme le minerai de fer, nous parlons de millions de tonnes, c'est-à-dire un énorme volume. C'est difficile à imaginer pour les gens qui ne sont pas dans ce domaine. Cela exige une infrastructure de calibre mondial sur le plan des coûts et des services. Je crois que la politique en matière de transport devait tenir compte du fait que c'est un déclenchement du développement économique, car c'est ce qui nous cause des difficultés en ce moment au Canada. En effet, il y a une énorme lacune sur le plan de l'infrastructure, de la structure des coûts et des services portuaires.

À titre d'information supplémentaire, le gouvernement fédéral, de concert avec les sociétés minières, a investi 220 millions de dollars dans un terminal en eau profonde à Pointe-Noire. Toutefois, on n'a toujours pas résolu la question de l'accès et du transport du produit à la tour de transfert du nouveau terminal. C'est comme posséder un appartement au 48e étage du meilleur immeuble en ville, mais cet immeuble n'a pas d'escalier mécanique ou d'ascenseur. C'est la situation actuelle.

La présidente: C'est une bonne explication, monsieur Sharma.

Je suis désolée, monsieur Rogers, mais votre temps est écoulé.

Monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Je remercie les deux témoins d'être parmi nous ce matin.

C'est un plaisir de vous entendre, messieurs, et de pouvoir profiter de votre expertise. Je vais commencer par M. Chaundy.

Vous avez déjà répondu à l'une de mes questions en donnant des exemples précis de différences entre les provinces, en matière de réglementation, qui vous posent des problèmes. À ce sujet, vous avez concentré vos propos sur la région de l'Atlantique, et on comprend bien pourquoi. Cependant, vous avez fait allusion plusieurs fois à cette route qui mène, entre autres, au Québec.

Sachant que la réglementation en matière de camionnage relève en partie des gouvernements provinciaux, à quel type de leadership vous attendez-vous de la part de l'autorité fédérale ou à quels aspects celle-ci devrait-elle s'attaquer ?

[*Traduction*]

M. David Chaundy: Dans le cadre de nos travaux sur le commerce interprovincial axé sur le Canada atlantique, nous avons clairement indiqué, dans notre rapport, que nos activités ne se déroulent pas principalement au Canada atlantique. Comme je l'ai mentionné dans mon exposé, nous sommes fortement tributaires du commerce avec le reste du Canada et du commerce international. Les liens avec le reste du Canada et avec le reste du monde sont donc très importants.

L'exemple précis auquel j'ai fait référence concernait un problème de capacité et de réglementation. Les provinces de l'Ontario, du Québec, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick ont conclu un accord pour tenter de faciliter les longs ensembles routiers. Dans ce cas, nous observons une coopération parmi les provinces. Le défi, c'est que cela interagit avec des enjeux en matière de capacité dans un endroit précis, ce qui empêche en partie le Canada atlantique d'avoir accès, par exemple, au centre du Canada.

Encore une fois, si les provinces ne sont pas en mesure de trouver une façon de résoudre ce problème, car le Québec s'occupe de ses propres intérêts et paie essentiellement pour cette infrastructure, même s'il y a d'autres utilisateurs et bénéficiaires, le gouvernement fédéral pourrait assumer un rôle de facilitateur en déclarant qu'il s'agit d'un corridor national qui a une importance nationale, et qu'il faut trouver des façons de faciliter et de maintenir une infrastructure d'une telle importance nationale, afin qu'elle ne profite pas seulement à une seule province.

● (0915)

[*Français*]

M. Robert Aubin: Pour ce qui est de l'uniformisation de la réglementation, le problème est-il plus grand, plus petit ou équivalent lorsqu'il s'agit d'échanges transfrontaliers avec les États-Unis, par exemple, qui est un pays partenaire important pour vous?

[*Traduction*]

M. David Chaundy: Je crois que nous avons eu à faire face à un problème semblable auparavant. Je ne sais pas s'il a été entièrement résolu. Lorsque nous avons rédigé notre rapport de recherche, nous avons trouvé des renseignements contradictoires. En effet, nous faisons face à des problèmes similaires depuis longtemps en ce qui concerne les camions et les limites de poids aux États-Unis — surtout au Maine —, car ce qui est autorisé au Canada atlantique ne l'est pas aux États-Unis, en raison du type d'infrastructure routière qui existe dans le Nord du Maine.

Encore une fois, je crois que ce problème existe depuis longtemps. Je ne sais pas s'il a été entièrement résolu à ce jour. Ce sont nos deux corridors principaux et tout ce qui nuit à la capacité ou tous les enjeux réglementaires liés à cela... Les enjeux réglementaires découlent parfois de l'infrastructure. En effet, les limites de poids des véhicules sont parfois établies en raison de la façon dont la route a été construite et c'est donc, en partie, un problème d'infrastructure. Dans ce cas, il semble que le problème soit de nature réglementaire, mais dans les faits, il s'agit de savoir si la capacité routière peut soutenir les véhicules d'un certain poids.

Cela ne concerne pas seulement une partie d'une route. En effet, il faut voir cela comme un système qui englobe les entrées et les sorties au Canada atlantique. Il faut aussi aller plus loin au sud, mais il y a des parties où ce système ne fonctionne pas, car certains camions ne peuvent pas circuler sur certaines routes.

Je ne sais pas si le problème est plus grave aux États-Unis qu'au Québec, mais les deux liens sont très importants. Mes membres nous ont déjà parlé de ces problèmes auparavant.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vais maintenant m'adresser à M. Sharma.

Vous nous avez fait une démonstration plus qu'éloquente des problèmes auxquels vous devez faire face concernant l'industrie ferroviaire quand vient le temps de faire transporter vos produits.

Je ne sais pas s'il faut parler de modernisation, d'ajout ou de mise à niveau des installations portuaires, mais supposons que les problèmes ferroviaires soient réglés et que les compagnies soient en mesure de transporter à plein rendement votre production. Le port serait-il, lui aussi, en mesure de procéder, avec fluidité et dans un temps relativement court, à l'exportation de l'ensemble de vos produits et en tenant compte de l'augmentation que vous prévoyez?

[*Traduction*]

M. Rajesh Sharma: Si j'ai bien compris votre question, vous voulez savoir si, dans le cas où le chemin de fer serait adéquat, le port serait en mesure de répondre à tous les besoins en matière d'exportation.

Non. Actuellement, le plus gros problème, c'est l'infrastructure portuaire. En effet, lorsqu'il faut exporter des marchandises en vrac, le navire accoste à un terminal et on le descend ensuite. Le terminal de cet exemple particulier a été construit comme terminal public avec une capacité de 50 millions de tonnes. L'infrastructure connexe dont on a besoin pour décharger les trains qui arrivent des mines, transporter la cargaison, mettre la cargaison sur le convoyeur et acheminer le tout au terminal est absolument inadéquate. Elle ne suffit même pas à traiter de 10 à 15 % de la capacité. Par conséquent, l'investissement effectué par le gouvernement et les sociétés minières n'est pas en mesure de réaliser son plein potentiel. De plus, les participants actuels font face à des difficultés. Enfin, il n'y aura pas de nouveaux participants, car les participants potentiels peuvent voir qu'il y a un gros goulot d'étranglement dans le déplacement de la marchandise.

Si ce problème est résolu, je crois qu'il y aura une corrélation directe avec l'amélioration de l'activité économique et des exportations.

● (0920)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Sharma.

C'est exactement l'enjeu que nous avons étudié la semaine dernière. Après les déplacements que nous avons effectués la semaine dernière, nous pouvons tous comprendre exactement ce dont vous parlez.

Monsieur Iacono.

[*Français*]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Monsieur Chaundy, vous avez mentionné à plusieurs reprises l'aspect qui concerne le camionnage, particulièrement la question du poids et le type de camionnage qui sont permis, mais la réglementation touchant tout cela de même que les routes, n'est-elle pas de compétence provinciale?

[*Traduction*]

M. David Chaundy: Essentiellement, le problème, c'est que chaque province a établi, pour différentes raisons, des normes différentes. Les entreprises de la région atlantique ne font pas seulement du commerce et du camionnage dans une seule province. Elles vont dans toutes les provinces, d'un bout à l'autre du Canada, ainsi qu'aux États-Unis. Le problème, pour ces entreprises, ce sont les différentes réglementations et normes provinciales qui nuisent à leur capacité de se déplacer, car elles ne voient pas les frontières provinciales, mais seulement les endroits où elles doivent envoyer et d'où elles doivent recevoir leurs marchandises et leurs employés. Ce qui pose problème, c'est la coordination de ces activités et l'uniformisation de ces normes.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Avez-vous fait part de ce problème aux représentants de la province?

[*Traduction*]

M. David Chaundy: Dans le cadre de notre recherche, nous avons participé à des discussions avec ces représentants et c'est probablement la raison pour laquelle nous avons présenté nos propositions, non seulement sur le transport, mais également sur ces enjeux liés à la réglementation dans les quatre provinces. Nous tentons de favoriser et d'encourager une plus grande coopération et collaboration et d'offrir un mécanisme qui permettra de faire progresser la situation, car nous n'avons pas encore observé l'engagement, l'échéancier et le processus nécessaires pour concrétiser ce que les quatre premiers ministres provinciaux ont affirmé, en principe, vouloir faire. À notre avis, ils doivent préciser leurs objectifs, leur échéancier et le plan de travail ou le processus des changements à apporter à l'infrastructure pour concrétiser cela.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Vous avez mentionné tantôt des problèmes auxquels se heurtent les entreprises à la frontière américaine. De quoi vouliez-vous parler exactement?

[*Traduction*]

M. David Chaundy: Nous avons entendu parler de plusieurs défis. Le plus grand problème dont nous avons entendu parler dans le cadre de nos consultations préliminaires au sujet de l'ALENA concerne probablement l'entrée temporaire de personnes. En effet, il y a des restrictions sur le nombre de professions auxquelles les États-Unis ont accès. Les choses ont beaucoup changé depuis l'adoption de l'ALENA et il y a donc des personnes qui ne correspondent plus aux catégories professionnelles, qui n'obtiennent pas de visa ou qui sont examinées et interrogées. Une grande partie des préoccupations concernait l'entrée des entreprises, mais des dirigeants d'entreprises nous ont également dit que les inspections semblaient être plus sévères, car une plus grande partie de leurs cargaisons ont été rejetées pour différentes raisons.

Encore une fois, il s'agit simplement d'un manque de précision sur les règlements et peut-être différentes interprétations ou applications de ces règlements. Encore une fois, les entreprises doivent connaître ces règlements et elles doivent ensuite déterminer si elles peuvent les respecter. Je crois qu'une certaine incertitude a été créée parce que la portée des règlements n'est pas assez large en ce qui concerne l'entrée temporaire, parce que les règlements ne sont pas assez précis ou parce que la façon dont ils s'appliquent a été modifiée.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Quelle est la situation actuelle de l'industrie du homard en ce qui concerne les emplois et les retombées économiques?

[*Traduction*]

M. David Chaundy: Pourriez-vous préciser votre question? Je ne sais pas exactement ce que vous souhaitez que je commente.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Est-ce qu'il y a des difficultés quant à l'exportation du homard ou est-ce que tout se passe bien et sans encombre?

[*Traduction*]

M. David Chaundy: Nous avons certainement observé une importante croissance dans notre industrie du homard. Nous avons observé l'accès à de nouveaux marchés et, par conséquent, certaines augmentations de la capacité, surtout sur le plan du transport aérien. Je crois que le secteur de l'approvisionnement et du transport a tenté de s'adapter à la situation. Je ne sais pas s'il y a des problèmes particuliers en ce moment...

M. Angelo Iacono: Désolé. N'y a-t-il pas un problème avec le fait que les homards doivent être transférés à Toronto ou à Montréal avant d'être envoyés, par exemple, en Chine?

Pourriez-vous nous en dire plus sur ce sujet?

● (0925)

M. David Chaundy: Je ne peux pas parler de cette situation particulière, mais nous avons déjà entendu dire que les entreprises du Canada atlantique envoyaient leur produit par camion jusqu'à Boston, par exemple, pour l'expédier à partir de Boston plutôt qu'à partir de Halifax. Donc, oui, nous avons déjà entendu cela. Je sais qu'il y a eu certaines améliorations, par exemple, les nouveaux services de transport aérien vers la Corée. Je ne sais pas dans quelle mesure cela se produit toujours, mais oui, nous avons certainement entendu cela auparavant.

M. Angelo Iacono: Monsieur Sharma, dans votre exposé, vous avez mentionné quelque chose au sujet du Québec. Que fait le Québec pour se donner un avantage et cela devrait-il être partagé ou utilisé par d'autres ports? Dans votre exposé, vous avez souligné quelque chose d'avantageux fait par le Québec.

M. Rajesh Sharma: Comme je l'ai expliqué, l'infrastructure qui appuie le quai appartenait à une entreprise privée, ce qui signifie que l'accès était pour ainsi dire bloqué. Aujourd'hui, on parle plus du caractère adéquat que de l'accessibilité.

Étant donné que les conditions du marché sont malheureusement difficiles, le gouvernement du Québec a acheté ces biens et ces installations. Il a dépensé de l'argent pour obtenir ces installations et les développer ou pour envisager de les développer en suivant le principe des utilisateurs multiples et de l'accès équitable. La première étape consistait donc à lancer la conversation sur la façon d'atteindre le terminal ou le port. Autrement, il n'y avait pas de conversation. C'est tout à leur honneur et c'est quelque chose qui a été fait à une époque où l'industrie du minerai de fer était dans une situation désespérée. Aucun intervenant privé n'aurait pu, à lui seul, être le catalyseur qui aurait pu satisfaire tout le monde. Je crois que c'est un bon modèle.

Le point que je faisais valoir, c'est qu'il faut davantage d'investissement et de soutien.

La présidente: Merci, monsieur Sharma.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Monsieur Sharma, j'ai quelques questions au sujet de votre port. Est-il situé à Pointe-Noire?

M. Rajesh Sharma: Oui.

M. Vance Badawey: Je présume que la plus grande partie du minerai de fer que vous recevez provient de la taconite et qu'il arrive par bateau.

M. Rajesh Sharma: Non, actuellement, notre minerai de fer est expédié sans traitement préalable. Il provient des mines du Québec. Et oui, il est entièrement exporté par bateau.

M. Vance Badawey: Quelle est votre capacité actuelle?

M. Rajesh Sharma: Nous sommes dans une phase d'augmentation; la capacité augmentée sera donc de sept à huit millions de tonnes.

M. Vance Badawey: D'accord. Quel est le pourcentage de capacité inutilisée?

M. Rajesh Sharma: Actuellement, nous sommes dans une phase d'augmentation, et la question de la capacité inutilisée se posera donc plus tard. Actuellement, nous sommes à environ trois millions de tonnes, et cette capacité doit être augmentée jusqu'à sept ou huit millions de tonnes.

M. Vance Badawey: D'accord.

M. Rajesh Sharma: Je pourrais ajouter qu'actuellement, nous avons conclu des accords commerciaux à court terme avec une entreprise privée, par l'entremise d'un conseil privé de la société minière IOC et, manifestement, ce n'est pas avantageux sur le plan économique.

M. Vance Badawey: Plus tôt, vous avez parlé de vos défis intermodaux. En ce qui concerne la planification intermodale et la collaboration avec vos partenaires, qu'il s'agisse du transport ferroviaire ou routier, je présume que vous avez collaboré avec votre partenaire afin d'établir un plan intermodal qui vise les modes de déplacement. Deuxièmement, et relativement aux défis, vous avez ensuite sûrement établi un plan pour résoudre les préoccupations futures liées aux déplacements, encore une fois en collaborant avec vos partenaires sur un plan multimodal, afin de créer un système intermodal plus uniforme et intégré.

Avez-vous fait cela?

M. Rajesh Sharma: Oui.

M. Vance Badawey: Avez-vous ce plan?

M. Rajesh Sharma: Nous avons le plan en question, mais il contient également des goulots d'étranglement.

M. Vance Badawey: C'est excellent. J'aimerais donc d'abord vous demander si vous pouvez nous faire parvenir ce plan.

● (0930)

M. Rajesh Sharma: D'accord.

M. Vance Badawey: Les coûts ont-ils été évalués?

M. Rajesh Sharma: Oui.

M. Vance Badawey: Ils l'ont été.

Comme vous le savez sans doute, nous tentons de trouver une solution qui nous permettra de lever l'incertitude qui plane actuellement sur l'acier en raison des droits de douane imposés par les États-Unis; nous n'y sommes pas encore arrivés. Cela étant dit, la situation actuelle offre néanmoins une possibilité grâce au programme que les trois ministres ont annoncé en juillet, comme vous le savez peut-être, concernant les décrets de remise et, bien sûr, le report des droits en vertu de l'exonération des droits. Le programme comprend aussi un partenariat avec EDC qui vise à offrir de l'aide financière pour permettre la diversification des activités, tant pour les immobilisations en équipement que pour d'autres initiatives en cours, comme l'élaboration d'un modèle intermodal ou multimodal.

Je vous suggérerais aussi de prendre le plan que vous avez en ce moment et de collaborer avec vos partenaires pour déposer une demande auprès d'EDC afin d'obtenir du financement qui pourrait vous aider à mettre en oeuvre certaines recommandations que votre plan doit contenir par rapport à la multimodalité ou à l'intermodalité.

Enfin, je pense que quelques personnes ont tenté d'en savoir plus sur les défis logistiques que vous avez mentionnés. Pouvez-vous nous dire très précisément quels sont ces défis?

M. Rajesh Sharma: Trois éléments représentent des défis logistiques: la capacité, le service et le coût. Voilà les trois défis.

M. Vance Badawey: Creusons un peu plus. Quel est l'échelon suivant pour ce qui concerne le service? Quelles sont certaines difficultés?

M. Rajesh Sharma: Pour ce qui concerne le service — je ne sais pas si c'est du ressort du Comité, mais je présume que oui —, nos matériaux sont transportés de la mine au port par quatre exploitants de chemin de fer. Comme ce sont des transporteurs publics, ils sont obligés de transporter les matériaux, donc soit nous avons conclu un contrat confidentiel avec eux, soit nous obtenons un tarif auprès de l'ACT.

Certains exploitants ont peine à suivre. Plus précisément, si je puis dire, la ligne ferroviaire TSH, qui appartient aux trois Premières Nations, éprouve des difficultés liées à la gestion, aux services et à la bonne utilisation des investissements qu'elle doit faire et qu'elle fait. C'est le maillon faible, et une chaîne a la force de son maillon le plus faible.

M. Vance Badawey: Est-ce compris dans votre plan de travail, dans votre stratégie intermodale?

M. Rajesh Sharma: Oui, c'est un des éléments se rapportant au service. Un autre élément relatif au service concerne les ports, qui sont aussi une source de défis. Comme je l'ai déjà dit, le gouvernement du Québec a pris une première mesure très importante, mais nous avons encore beaucoup de chemin à faire pour améliorer le service, l'infrastructure et les installations.

M. Vance Badawey: Merci.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Madame Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je me joins à mes collègues pour souhaiter la bienvenue à nos deux témoins. Je n'ai pas pu me déplacer avec le Comité la semaine dernière, mais je sais qu'une grande partie des témoignages recueillis se retrouvera dans nos délibérations et probablement dans le rapport.

Monsieur Sharma, je sais que votre entreprise mène des activités dans de nombreux pays — précisément 20, je crois. En vous fondant sur cela, pouvez-vous comparer le système de transport du Canada à ceux d'autres pays où vous faites des affaires?

J'ai aussi une question complémentaire qui est semblable à celle que mon collègue a posée concernant les obstacles réglementaires que les entreprises de camionnage doivent surmonter pour transporter des marchandises d'une province à l'autre. Pouvez-vous nommer des lois, des politiques ou des règlements canadiens précis qui entravent le transport?

M. Rajesh Sharma: Merci beaucoup.

J'ai déjà travaillé en Asie, en Afrique et un peu en Europe. Pour répondre précisément à votre question, d'après moi, on revient au dilemme de l'oeuf et de la poule, surtout pour ce qui touche les projets d'exploitation minière, les investissements dans le secteur minier ou les activités économiques liées à l'exploitation minière. Quelqu'un doit mettre en place l'infrastructure d'une manière qui stimule l'activité économique et qui encourage les entreprises à investir dans le secteur minier. Ce serait étrange que les entreprises investissent si elles voyaient un goulet d'étranglement qu'elles considéreraient comme posant problème. Voilà une des choses que je voulais dire.

Pour ce qui est de comparer le Canada, j'ai les structures de coûts de l'Australie. Comme j'ai travaillé sur la logistique en Afrique du Sud, j'ai aussi les structures de coûts de ce pays. Nous tirons de l'arrière. Nos coûts sont plus élevés que les leurs. Nous devons nous améliorer et nous moderniser. Cela n'a rien à voir avec le coût de la main-d'oeuvre; c'est le coût de la façon dont nous nous organisons.

Par rapport aux ports et précisément au minerai de fer, lorsque je suis parti il y a environ 7 ans, un port public de Saldanha, en Afrique du Sud, exportait plus de 50 millions de tonnes. Le transport entre le chemin de fer et le port était parfaitement intégré. Aussi, le port était beaucoup plus moderne que les nôtres et il disposait de tout l'équipement nécessaire pour traiter des volumes d'envergure de manière rentable. À mon avis, le gouvernement ou un organisme public doit investir dans l'infrastructure dans le but de l'améliorer et, ainsi, d'attirer de nouveaux investissements du secteur privé.

Pour ce qui concerne les politiques, je pense que la Loi sur les transports au Canada contient des dispositions sur le transport ferroviaire.

Je ne peux pas parler des camions; peut-être que mon collègue peut parler du camionnage.

Il existe des mécanismes de protection pour les expéditeurs captifs, mais il faut encore apporter des améliorations afin de responsabiliser les compagnies de chemins de fer pour ce qui touche les niveaux de service et les coûts. Il y a des progrès à faire.

● (0935)

Mme Kelly Block: Je vais donner le reste de mon temps de parole à mon collègue, M. Liepert.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Merci.

Je n'ai qu'une question.

Monsieur Chaundy, j'aimerais que vous me parliez des études que vous avez faites concernant l'exportation de produits pétroliers, principalement à partir de Saint John, au Nouveau-Brunswick, au moyen, espérons-le, d'un nouveau projet d'oléoduc vers la côte Est, comme celui d'Énergie Est.

Que pouvez-vous ajouter à cela?

M. David Chaundy: Nous n'avons pas mené d'études publiques précisément à ce sujet. Toutefois, nous suivons tous les grands projets d'investissement au Canada atlantique et, à un certain point, nous les avons examinés sous l'angle du transport. C'était pour un client particulier; le rapport n'est donc pas public. Nous nous sommes penchés sur les implications de grands projets comme celui d'Énergie Est et d'autres liés à ce type d'infrastructure, ainsi que sur l'intégration du transport dans les grands projets d'investissement.

Si je puis faire un commentaire général, à l'époque, nous avons tiré la conclusion — et c'est vrai pour nombre d'éléments relatifs au transport, comme M. Sharma l'a mentionné — que la capacité posait réellement problème. Une capacité accrue permettrait, par exemple, à une raffinerie d'avoir un plus grand accès aux matières; elle pourrait non seulement importer du pétrole brut et le transporter par voie ferrée, mais aussi accéder à différentes sources. Une amélioration de la capacité permettrait de régler des problèmes connexes.

Nous n'avons pas examiné précisément l'incidence de telles mesures sur l'augmentation des flux.

M. Ron Liepert: Avez-vous compilé des données, à partir d'études ou de votre propre travail, qui montrent à combien s'élèvent les investissements que le Canada a perdus avec l'annulation du projet Énergie Est?

M. David Chaundy: Nous n'avons pas de données précises, mises à part celles qui se trouvaient dans le projet original d'oléoduc Énergie Est. Nous savons qu'Irving Oil planifiait investir dans son propre terminal dans le cadre du projet.

Je n'ai pas les données en main, mais je pense que certaines ont été rendues publiques dans la proposition.

M. Ron Liepert: Merci.

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins de leur présence.

Monsieur Sharma, vous avez fait de nombreux commentaires très intéressants. J'ai trouvé votre remarque sur le coût de la façon dont nous nous organisons évocatrice.

Je ne veux pas vous donner trop de travail supplémentaire, mais j'aimerais savoir si vous pouvez nous transmettre une explication de ce que vous entendez par là afin que nous puissions nous pencher sur l'écart entre la situation actuelle et la situation dans laquelle nous devrions nous trouver, selon vous. Ce serait éclairant.

● (0940)

M. Rajesh Sharma: Certainement.

M. Ken Hardie: Merci.

Monsieur Chaundy, vous avez mentionné que les différences réglementaires entre les provinces nuisent à la circulation des camions. Nous avons découvert — en fait, je le sais depuis quelque temps — que ces différences existent également entre les municipalités du Grand Vancouver.

Est-ce aussi un facteur au Canada atlantique?

M. David Chaundy: Le problème général des différences réglementaires ne touche certainement pas uniquement les provinces, mais aussi les municipalités. Même à l'intérieur des ministères fédéraux, nous savons que les règles relatives au transport ne sont pas appliquées de manière uniforme. Nous n'avons pas entendu parler de problèmes précis causés par différentes normes municipales à cet égard, mais nous savons qu'il existe des problèmes de ce genre dans d'autres domaines, que ce soit par rapport à l'ouverture des commerces le dimanche, au développement ou à la construction.

Je n'ai rien entendu au sujet du suivi ou d'autres problèmes liés précisément au transport.

M. Ken Hardie: Un autre sujet qui a été abordé dans nombre des études que nous avons faites est celui de la santé des chemins de fer d'intérêt local.

Pouvez-vous nous parler de cela, du point de vue du Canada atlantique? Vous y avez aussi fait allusion, monsieur Sharma.

Je demanderais à M. Chaundy de commencer.

M. David Chaundy: Comme je l'ai dit durant mon exposé, au Canada atlantique, un des défis est la faible densité et le fait qu'on dépend de quelques fournisseurs, dont certains dépendent fortement à leur tour d'un ou deux usagers. À mes yeux, il s'agit d'un problème persistant qui limite le choix et la capacité.

Nous avons, au Nouveau-Brunswick surtout, quelques chemins de fer d'intérêt local importants; ils permettent, par exemple, le commerce avec les États-Unis.

Je ne peux attirer votre attention sur aucun problème récent et précis. Dans le passé, chaque fois qu'il fallait faire la liaison entre deux lignes, c'est là que les problèmes d'efficacité survenaient, comme M. Sharma l'a dit. C'est aussi ce que nous entendions typiquement au Canada atlantique. J'ignore si, au cours des trois dernières années, la situation s'est améliorée ou si elle a empiré.

La préservation de certains chemins de fer d'intérêt local a été un grand sujet de préoccupation parce que la fermeture d'une ligne peut avoir des répercussions sur plusieurs commerces, même si une seule installation ferme. Comme je l'ai déjà dit, la dépendance et les répercussions sur la population représentent encore des défis pour certaines lignes.

M. Rajesh Sharma: Je le répète, la politique doit reconnaître — et je suis certain que ce sera le cas — que les chemins de fer d'intérêt local constituent un moyen d'arriver à une fin. Pour cette raison, il y aura des moments où le système sera surchargé en raison du potentiel économique des activités menées par une industrie particulière dans une région donnée. Les chemins de fer devront être soutenus de manière continue.

Je vais vous donner un exemple. Nous avons construit un chemin de fer d'intérêt local pour lier notre mine à la ligne centrale de TSH. Nous avons investi une somme considérable avec notre partenaire, mais c'était en 2010, à l'époque où le marché du minerai de fer était en plein essor. Aujourd'hui, si vous nous demandiez d'investir la même somme de 50 ou 60 millions de dollars, nous en serions incapables.

D'après moi, la politique doit reconnaître que ces chemins de fer représentent un moyen d'arriver à une fin et qu'il y aura des périodes difficiles durant lesquelles il faudra du soutien.

Voilà mon commentaire général à ce sujet.

M. Ken Hardie: J'ai une dernière question pour vous, monsieur Chaundy. Un autre sujet qui a été soulevé à maintes reprises est celui de l'aménagement du territoire, particulièrement lorsqu'un port est situé dans une région métropolitaine. Des problèmes surviennent et persistent quand les municipalités convertissent des terrains à usage industriel en terrains résidentiels ou quand elles autorisent la construction d'ensembles résidentiels à côté d'installations portuaires ou de points de transferts, ce qui crée des tensions entre les résidents et l'industrie.

Est-ce un problème au Canada atlantique?

M. David Chaundy: Absolument. Je ne sais pas ce qu'il en est des autres ports, mais je sais que c'est un problème pour le Port d'Halifax. Je pense que l'administration portuaire reconnaît que la circulation dense de camions au centre-ville d'Halifax, dans les quartiers commerciaux et de plus en plus dans les quartiers résidentiels, pose problème. Le port doit tenir compte des répercussions qu'une éventuelle expansion aurait sur ces quartiers. Oui, d'après moi, du moins dans cet exemple précis, c'est une situation qui préoccupe depuis longtemps tant les utilisateurs que les voisins du port.

M. Ken Hardie: Des terrains sont-ils disponibles si l'administration souhaite agrandir le port?

M. David Chaundy: Je ne peux pas répondre à cette question. Je sais que l'administration a aménagé des terrains autour du port. J'ignore si cela a causé des difficultés, des tensions ou des problèmes particuliers.

M. Ken Hardie: D'accord, merci.

La présidente: Nous voilà à la fin de cette partie de la séance. Est-ce que quelqu'un a une question pressante à poser?

Monsieur Aubin.

● (0945)

[*Français*]

M. Robert Aubin: Ma question s'adresse à M Chaundy.

J'ai bien compris l'importance de l'harmonisation de la réglementation pour la croissance des éventuels échanges économiques. Cette harmonisation peut-elle aussi donner lieu à des gains sur le plan environnemental?

[*Traduction*]

M. David Chaundy: Pouvez-vous préciser à quoi vous pensez exactement lorsque vous parlez de l'environnement?

[*Français*]

M. Robert Aubin: Oui.

Depuis le début de cette étude, on parle de croissance économique. On veut transporter plus et plus rapidement. Or, cela aura de toute évidence une incidence sur nos émissions de gaz à effet de serre.

Est-ce que cela fait partie de l'équation, d'une quelconque manière? Y a-t-il des mesures que nous pouvons mettre en place afin de permettre une croissance économique, mais aussi de lutter activement contre les émissions de gaz à effet de serre?

[*Traduction*]

M. David Chaundy: Oui. Nous avons publié un rapport cet été au sujet de la croissance propre, dans lequel nous soutenons qu'il faut trouver un meilleur moyen d'équilibrer les possibilités économiques, surtout au Canada atlantique, et l'environnement. Notre étude portait également sur les émissions de gaz à effet de serre liées au transport. Ces enjeux peuvent se croiser. Nous craignons que l'adoption par les provinces de systèmes de tarification du carbone différents ajoute aux complications causées par les divergences actuelles entre les règlements de base en matière de transport.

En adoptant une approche harmonisée, le Canada atlantique réduirait les différences entre les taxes sur le carburant ou les prix du carbone établis par les provinces. Je le répète, les entreprises tentent d'acheminer les marchandises d'un endroit à un autre. Elles ne songent pas aux obstacles interprovinciaux, mais elles doivent en tenir compte lorsqu'elles fixent leurs prix et elles doivent faire en sorte de respecter les différentes normes provinciales, qu'elles concernent les poids, l'environnement ou le prix du carbone.

La présidente: Monsieur Sharma, monsieur Chaundy, vos renseignements tombent à point après notre voyage de la semaine dernière. Merci beaucoup à vous deux.

Nous allons suspendre la séance le temps que nos témoins nous quittent, puis nous reprendrons pour parler des travaux du Comité. Merci.

[La séance se poursuit à huis clos.]

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the
following address: http://www.ourcommons.ca